Wydanie Śląskie
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

NR. 6 KATOWICE, CZERWIEC 1932 r. ROK 4





AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ulica Kościuszki 42 — TELEFON 30-14

Długoletni członek naszego Związku bezrobotny, od 2 lat bez pracy, wykonuje samodzielnie aparaty radjowe po cenach bardzo niskich.

Prosimy o popieranie naszych kolegów bezrobotnych. Zgłoszenia zamówień i reparacji w Sekr. Zw. Kościuszki 42

KOLEDZY! Przy wszelkich zakupach przosimy uwzględnić ogłaszających
w „Automobiliście Zawodowym“

NR. 6 CZERWIEC 1932 r. ROK 4

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Kościuszki 42 — Tel. 3014 — Konto P. K. O. 303944

Przeciw kryzysowi — przeciw panowaniu kapitalistów

Trzeci już rok trwa kryzys we wszystkich państwach kapitalistycznych świata. Potężne Stany Zjednoczone, bogata Francja, na równi z wynędzniałemi w następstwie wojny i kryzysów powojennych krajami Europy Środkowej i Wschodniej zostały wstrząśnięte falami przesilenia, które dla kapitalistów oznaczać może pewne uszczuplenie dochodów, a które dla miljonowych rzesz ludzi pracy oznacza utratę wszelkiej możności egzystencji. Z rodzinami: z żonami i dziećmi liczyć można na sto miljonów armję dotkniętych bezrobociem. I podczas, gdy ludziom pracy odbiera się ostatni kęs chleba, wszelkie środki państw służą dla ratowania bankrutujących przedsiębiorstw i banków. Cała polityka państw kapitalistycznych idzie po linji interesów garstki najbogatszych baronów przemysłowych i bankowych. Ogromne odłamy ludności poza proletarjatem fabrycznym wciągnięte zostały w otchłań nędzy. Człowiek, który dawniej posiadał własny swój warsztat pracy, łudził się, że jest czemś lepszem, czemś w każdym razie odmiennem od robotnika przemysłowego. Dotyczyło to wielu ludzi pracujących w automobiliźmie, dotyczyło to ogromnej większości właścicieli wozów. Obecnie cały ciężar przesilenia został zrzucony właśnie na tych najsłabszych. Gdy robotnik zostaje wyrzucony niby stare żelastwo na szmelc w szeregi armji bezrobotnych, właściciel drobnego warsztatu pracy np. posiadacz jednej taksówki widzi się zmuszonym zatrzymać wóz albowiem nie może już zarobić na utrzymanie, albo też traci samochód, gdyż nie zdołał spłacić należności ratowej lub wnieść opłat podatkowych. Automobilizm narówni z innemi gałęziami przemysłu jest pogrążony w odmęty kryzysu. Przemysł automobilowy świata słabnie z każdym miesiącem. Coraz liczniejsze rzesze kierowców zwiększają armję bezrobotnych. Z drugiej znów strony państwa kapitalistyczne, zamiast przyjść z środkami ratowania warsztatów pracy, przychodzą z coraz to nowemi obciążeniami, albowiem jak się rzekło wyżej muszą mieć dostateczne środki dla ratowania kapitalistycznych przedsiębiorstw trustów, karteli, banków i dodajmy, dla najmowania sobie różnych rozbijaczów i tamowania wszelkiemi środkami walki obronnej proletarjatu. W tej sytuacji przed ogółem pracującym staje zagadnienie życia i śmierci. Jeśli nie wytworzy się wielki front obronny, w którym za robotnikiem fabrycznym stanie zubożały chłop, staną właściciele drobnych warsztatów pracy, staną ci wszyscy, których interesom zagrażają rządy kapitalistycznych klik, wówczas miljonowym rzeszom ludności pracującej grozić będzie zagłada. Te myśli w żadnym kraju nie mają tak bezpośredniej doniosłości jak właśnie w Polsce. Na terenie automobilizmu nie mniejsze mają znaczenie, jak w innych dziedzinach gospodarstwa społecznego. Czyż bowiem w czasie ogromnego bezrobocia wszystkie środki państwa nie powinny być użyte dla złagodzenia nędzy mas pracujących i rzesz bezrobotnych? Wprowadza się ogromne opłaty na rzecz Funduszu Drogowego i zadaje w ten sposób cios śmiertelny naszemu zawodowi, ale przecież budowa dróg, która dałaby w Polsce możność zatrudnienia wielu tysięcy bezrobotnych, jest sprawą całego kraju i nie może być przerzucona na automobilizm. Ale nic się w tym kierunku nie robi i drogi w Polsce nie są bitemi drogami a raczej polnemi. A dalej, zamiast przyjść by miały nowe ustawy, które złagodzą klęskę bezrobocia, widzimy rozporządzenie przedłużające czas pracy szoferów. Wygląda to na igraszkę ze zdrowym rozsądkiem. Przecież w ten sposób właśnie zwiększa się jeszcze liczbę bezrobotnych szoferów. Jednak i tu rysuje się stara kapitalistyczna zasada przerzucenia następstw kryzysu na ludzi pracy.

W obliczu tych zjawisk klasie robotniczej nie wolno dłużej czekać. Nie mogą też oczekiwać na żaden cud liczne zebrane rzesze bezrobotnych szoferów, właścicieli pojedyńczych wozów, którzy utracili lub tracą jedyny warsztat pracy. Kapitalizm zbankrutował nie dajmy się pogrzebać w jego gruzach. Takie hasło odpowiada sytuacji licznych coraz bardziej rosnących rzesz bez pracy i zarobku.

Dnia 19 maja w Warszawie obradowała naczelna instancja klasowego ruchu zawodowego, Komisja Centralna Związków Zawodowych w Polsce, wespół z przedstawicielami wszystkich socjalistycznych partyj: PPS, Bundu, Niemieckiej Socjalistycznej Partji Pracy i Ukraińskiej Socjaldemokratycznej Partji Robotniczej . Uchwały, idące po myśli wyżej wskazanych zasad są niezmiernie donośne dla całego ruchu robotniczego: stwierdzają, że „kapitalizm stał się przekleństwem wszystkich ludzi pracy" i, że przed klasą robotniczą stoi zadanie walki o nową gospodarkę społeczną, o gospodarkę socjalistyczną. W walce tej ruch robotniczy wesprzeć się musi „o współpracę z masami włościaństwa i drobnomieszczaństwa miejskiego, z których interesami kapitalizm stanął w rażącej sprzeczności". Na naszym terenie oznacza to wytworzenie wspólnego frontu wszystkich pracujących w automobiliźmie, czy to będą szoferzy wozów prywatnych czy pracujących w komunikacji czy wreszcie właściciele pojedyńczych wozów. Dalej mówi się, że klasa ro-

botnicza ująć musi kierownictwo życiem gospodarczem drogą uspołecznienia podstawowych jego gałęzi: bankowości, ciężkiego przemysłu, przedsiębiorstw energietycznych i handlu zagranicznego, drogą polityki finansowej, która będzie podporządkowana potrzebom produkcji i spożycia, drogą wprowadzenia planowości do życia gospodarczego. Musimy zaznaczyć, że rządy kapitalistyczne w Polsce nie zdołały należycie postawić sprawy ruchu automobilowego. Zawsze cierpiał on od ogólnego niedorozwoju gospodarczego, od niskiego poziomu życia ludności (słabe korzystanie z taksówek i nawet z autobusów), od wyzysku firm samochodowych, od nieudolności krajowej produkcji, która służyła i służy jedynie interesom militaryzmu, zamiast mieć na względzie sam ruch automobilowy. Jedynie w ramach gospodarki planowej można sobie wyobrazić należyty rozwój tej gałęzi komunikacji. Dlatego **walka o rozwój automobilizmu musi się łączyć z walką o socjalizm.**

Prócz tego, podkreślając **walkę o władzę klasy robotniczej, która jedyna zapewnić może odrodzenie życia gospodarczego, jakie bezpośrednie zadanie ruchu robotniczego,** rezolucja Komisji Centralnej mówi o złagodzeniu skutków kryzysu. Na terenie automobilizmu rozlec się musi zarówno jak na innych terenach **hasło chleba i pracy.**

Prócz tego, skoro każdy odłam ludności pracującej wysunąć musi własne swoje postulaty, ogół pracujący w automobiliźmie, wysunąć musi swój własny program walki.

Domagać się będziemy wszelkich ułatwień dla ruchu automobilowego, popierania krajowej produkcji przedewszystkiem tanich wozów zarobkowych, sprawiedliwego wymiaru podatkowego, któryby nie tamował rozwoju automobilizmu.

Ułatwienia dla ruchu automobilowego: budowa dróg, popieranie krajowej produkcji wozów zarobkowych, sprawiedliwego wymiaru podatkowego, któryby nie tamował rozwoju automobilizmu.

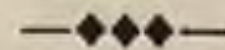
Krótszy czas pracy, zabezpieczenie na wypadek utraty zarobku, zabezpieczenie od wypadku, zabezpieczenie bytu pozostałej rodziny.

Pierwszym zaś warunkiem rozwoju automobilizmu jest budowa dróg, która powinna zajmować jedną z najważniejszych pozycyj w planach gospodarczych państwa ze względu na znaczenie dla życia gospodarczego i dla walki z bezrobociem.

W dalszym ciągu domagać się będziemy krótszego czasu pracy kierowców, zabezpieczenia ich od wypadku, zabezpieczenia rodzin na wypadek śmierci kierowcy.

Z faktów, wypływających z całej strasznej rzeczywistości ogółu pracującego wypływa jak dalece słuszne jest stanowisko klasowego ruchu robotniczego. Każdy jednak, kto pragnie zerwania z ponurą rzeczywistością, walki o lepszą przyszłość, stanąć musi w naszych szeregach do walki o te postulaty.

A więc dosyć obojętności. Wszyscy do szeregów Związku Zawodowego Automobilistów ZZT.



Co powiedział Minister Robót Publicznych

w dniu 17. V. br.

Fundusz Drogowy ta otwarta rana na ciele automobilizmu, była już przedmiotem wielkiej liczby artykułów całego szeregu konferencji i rozważań. Czas, by nareszcie został zniesiony względnie dostowany do możności płatniczej właścicieli samochodów.

Najbardziej dał się we znaki podatek drogowy drobnym posiadaczom samochodów, a więc szoferom, którym z racji tego podatku pozabierano „graty" z mieszkań; a obecnie ręka sekwestratora sięga po cały majątek, jakim jest posiadany przez szofera samochód — rezultat jego kilkunastoletniej ciężkiej pracy.

Chcąc choć w części ulżyć ogółowi szoferów i ocalić przynajmniej warsztaty pracy, Związek Zawodowy Automobilistów postanowił wysłać delegację do p. Ministra Robót Publicznych, licząc na to, że jeśli projektodawca Funduszu Drogowego, b. min. Neugebauer ustąpił, może nowy minister będzie bardziej skłonny do rozmów na temat podatku drogowego. Nie od rzeczy będzie przypomnieć to, co powiedział p. min. Neugebauer delegacji Związku Automobilistów w dniu 16 marca rb. Powiedział, że doskonale się orjentuje, jakie spustoszenie zrobił Fundusz Drogowy w automobiliźmie i podaje jako środek zaradczy usunięcie $^{2}/_{3}$ kursujących samochodów; wówczas reszta, więcej zarabiając, będzie mogła podatek drogowy płacić.

Dobre nieprawda? W Polsce — gdzie jeden pojazd mechaniczny (z motocyklami itp.) przypada na około 800 mieszkańców — ma być za dużo samochodów i to aż $^{2}/_{3}$. Nie mówimy już o losie, któryby spotkał ludzi pracujących na „zlikwidowanych" wozach. Czyż w tych warunkach mogła być mowa o jakichkolwiek ulgach dla płatników i czy wogóle wszelkie rozmowy mogły być celowe?

Idąc w dniu 17 maja do Min. Robót Publicznych, delegaci szli z wiarą, iż tak wybitny fachowiec w dziedzinie komunikacji, jakim jest p. Minister Kuehn napewno nie podzieli zdania swego poprzednika. Postulaty delegacji szły w dwuch kierunkach:

1. Całkowite umorzenie zaległości dla tych płatników, którzy udowodnią, że nie są w stanie podatku drogowego zapłacić.
2. Jaknajszybszej nowelizacji ustawy w kierunku przerzucenia wyłącznie na materjały pędne.

Delegaci, uzasadniając obydwa punkty, wskazywali, iż bardzo wysokich opłat bieżących, których przeciętny właściciel nie jest w stanie zapłacić, dochodzą zaległości, sięgające setek i tysiące złotych, które i tak nie zostaną zapłacone ze względu na małe zarobki i gdyby Rząd nawet zabrał numery rejestr. i wystawił samochody na licytację, to i tak tych sum nie uzyska. Niejednokrotnie bowiem wysokość zaległego podatku przewyższa wartość samochodu, a posiadacze samochodów zostaną doszczętnie zrujnowani. Następnie delegaci domagali się ulg w bieżących dla szoferów, posiadaczy samochodów zarobkowych, dla których posiadany samochód jest warsztatem pracy. Warsztat ten winien być zasadniczo zwolniony od wszelkich podatków, jak to dzieje się z drobnymi producentami: rzemieślnikami i chałupnikami. Odnośnie punktu 2 delegaci przedstawiil szkodliwość nowelizacji według złożonego przez rząd projektu (patrz „Automo-

bilista Zawodowy" Nr. 5 z maja rb. str. 1) i bezwzględnie przeciwstawili się stosowaniu kombinowanego systemu opłat, proponując odrzucenie opłat wagowych, natomiast pozostawienie opłat od benzyny według projektu.

Pan Minister zaznaczył, iż resort Robót Publicznych stosunkowo niedawno objął i dokładnie spraw Funduszu Drogowego nie zna i z tego tytułu nie może składać konkretnych obietnic, lecz po zapoznaniu się bliżej z Funduszem Drogowym przy dalszych pracach postulaty Związku Automobilistów weźmie pod uwagę.

Jeśli idzie o umorzenie zaległości, to sprawa ta w obecnej chwili niema widoków powodzenia, gdyż — zdaniem Pana Ministra — zachodzi obawa, że wśród tych płatników, którzy naprawdę nie są w stanie podatku płacić, mogą rzekomo znajdować się ludzie, którzy nie chcą płacić, chociaż mogliby. Omawiając sprawę nowelizacji Pan Minister oświadczył, iż podziela zdanie delegacji o przerzuceniu opłat na benzynę, co będzie wzięte pod uwagę przy rewizji projektu noweli.

Odnieśliśmy z niej jedynie wrażenie, że Pan Minister Kuehn odnosi się do spraw Funduszu Drogowego bardziej rzeczowo, niż jego poprzednik. Musimy jednak zaznaczyć, że nawet najżyczliwsze odniesienie się nie wystarcza. Stan ruchu automobilowego, spustoszenia jakich dokonał i dokonywuje Fundusz Drogowy, wymagają nie słów i obietnic, ale czynów i to jaknajszybciej. Sprawy, wysunięte przez delegację nie dotyczą przecież spraw, z któremi możnaby zaczekać, jest to kwestja warsztatów pracy i możności istnienia licznych rzesz zatrudnionych w ruchu automobilowym. Tem mocniej musimy podkreślić, że szoferzy — właściciele pojedyńczych wozów nie mogą zadawalać się nieokreślonemi obietnicami. Musimy im wszystkim wyjaśnić, że liczyć powinni przedewszystkiem na własne siły, że sami podjąć winni walkę o prawo do pracy o życia, o istnienie zagrożonych warsztatów. Niema jednak możności wywalczenia tego prawa dopóki nie nastąpi zjednoczenie ogółu pracującego w automobiliźmie w ramach wielkiej organizacji, mającej na widoku jedynie obronę interesów ludzi pracy. A taką Organizacją, może być tylko Organizacja klasowa, Związek Zawodowy Automobilistów ZZT.

Konferencja Okręgowa Związku Zawodowego Automobilistów w Katowicach

W niedzielę, dnia 22. V. 1932 r. w lokalu własnym przy ulicy Kościuszki 42 odbyła się Konferencja Okręgowa Związku Zawodowego Automobilistów, okręg Katowice w obecności delegatów poszczególnych oddziałów tegóż Okręgu z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie protokółu z ostatniej konferencji
2) Sprawozdanie egzekutywy
3) Wybór Zarządu
4) Różne.

Przewodniczył kol. Adamczyk, sekretarzował — kol. Augsburg.

ad 1. Odczytany protokół przyjęto bez zmian.

ad 2. Sprawozdanie z działalności referuje przewodniczący kol. Adamczyk. Na wstępie proponuje uczcić zmarłych kolegów, co obecni uczynili. Dalej komunikuje, że w roku ub. w sierpniu odbył się kongres Związku Zawodowego Transportowców w Warszawie. Miało to bardzo doniosłe znaczenie dla Związku Zawodowego Automobilistów, gdyż weszliśmy tam jako najsilniejsza grupa, która ma obecnie wpływ na całą organizację Związku Zawodowego Transportowców tembardziej, że przewodniczącym Zarządu Głównego został wybrany kol. Adamczyk, reprezentant oddziałów Związku Zawodowego Automobilistów Górnego Śląska.

Podkreślił znaczenie Górnego Śląska dla całości naszej organizacji. Poznań, który posiadał dotychczas własną kasę pośmiertną, przyłączył się do Kasy Pośmiertnej Okręgu Śląskiego wpłacając jako wstępne 6-cio miesięczne składki za swoich członków.

Wykonując uchwałę Walnego Zgromadzenia, zostało przy Związku prowadzone dobrowolne ubezpieczenie na wypadek bezrobocia. Składki z tego tytułu zostały dla przystępujących do tego członków podwyższone o zł 2,50 tj. na 7,50 miesięcznie.

O ile na początku zainteresowanie na ubezpieczenie się od bezrobocia było małe, obecnie w czasie zwiększającego się stale bezrobocia, liczba płacących składek miesięcznie po 7,50 zł stale wzrasta. Członkowie, którzy przeciwni byli wprowadzenia ubezpieczenia od bezrobocia i podwyższenia składek, sami się zgłaszają, doceniając, jakie korzyści daje ubezpieczenie bezrobotnym członkom. W wydawaniu pisma zawodowego dla Okręgu Śląskiego zaszły zmiany, które spotkały się z ogólną aprobatą członków Związku mianowicie: pismo obecnie będzie wydawane w dwuch językach tj. w polskim i niemieckim. Jest to konieczne, ze względu na jednolitość organizacji.

Również pismo centralne wydawane jest obecnie w Katowicach. Okręg Katowice wziął ciężar drukowania pisma centralnego na siebie, chcąc tem samem zagwarantować regularność wychodzenia tegóż.

Sprawozdanie kasowe wykazuje zniżkę w stosunku do roku 30-go. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę, że na wpływach nie figuruje Okręg Bielski, który się składa z trzech oddziałów, należących poprzednio do Okręgu Katowickiego, to zauważymy, że stan posiadania został całkowicie utrzymany.

Nad sprawozdaniem rozwinęła się dyskusja, — która stwierdziła owocną działalność egzekutywy.

Kol. Gawlik, jako członek komisji rewizyjnej postawił wniosek o udzielenie absolutorjum ustępującemu zarządowi, który jednogłośnie przyjęto.

ad 3. Następnie przystąpiono do wyboru zarządu, w skład którego weszli:

1) Kol. Adamczyk Alojzy — przewodniczący
2) Ćmok — zastępca przewodniczącego
3) Stachuła — sekretarz
4) Melek — skarbnik
5) Pietrzak — ławnik
6) Russok — ławnik
7) Zarezerwowano dla oddziału król.-huckiego który kandydata podaje.

Kol. Augsburg, będąc obecnie członkiem komisji rewizyjnej, nie przyjął proponowanego mu mandatu do Zarządu.

Dalej postanowiono, że koledzy: przewodnicza-

cy, sekretarz i skarbnik stanowią egzekutywę Zarządu Okręgowego, która ma w pilnych nie cierpiących zwłoki sprawach decydować.

Poszczególne oddziały mają prawo odwołania swych przedstawicieli z Zarządu Okręgowego i zastąpienia ich innymi.

ad 4. Pod „różne" poruszono kilka spraw organizacyjnych, poczem przewodniczący kol. Adamczyk zamknął konferencję, życząc owocnej pracy dla naszej organizacji.

Ważne orzeczenie sądowe

Bardzo ważne i ciekawe dla ogółu kierowców orzeczenie zapadło w Sądzie w Poznaniu w sprawie naszego kol. Komisarka, oskarżonego o najechanie. Świadczyło przeciw niemu trzech świadków, a za nim tylko jeden. Mimo to kol. nasz został uwolniony od winy i kary. Sąd stanął na tem stanowisku, że szofer nie może zważać na to, czy przechodnie, idący na chodniku, zamierzają zejść na jezdnię czy nie. W ten sposób samochód, który przecież jest przeznaczony do szybszej komunikacji, nie mógłby wcale się poruszać. Jeżeli który z przechodniów chce w nieodpowiednim momencie przekroczyć jezdnię, czyni to na własne ryzyko. Stanowisko to jest w istocie znamienne i dowodzi, że Sądy zaczynają zmieniać swe dawne tak bezwzględnie niechętne dla szoferów i pełne uprzedzeń na ich niekorzyść — stanowisko.

Jak można pozbyć się prawa jazdy

W II-gim Oddziale Sądu Grodzkiego w Warszawie odbyła się w dniu 18 maja br. rozprawa w sprawie kol. Stanisława Karwowskiego, osk. z art. 474 kk. o to, że wskutek nieostrożnej jazdy przejechał Moszka Troksa z Mogielnicy i zadał mu ciężkie uszkodzenie ciała. Oskarżyciel publiczny, oraz pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego, adw. Kryształ, wnosili o surowe ukaranie Karwowskiego. Oskarżyciel posiłkowy złożył świadectwo lekarskie, stwierdzające, że poszkodowany istotnie poniósł ciężkie obrażenia cielesne. Obrońca Karwowskiego z ramienia Związku Zawodowego Transportowców, adwokat Meisel prosił o uniewinnienie oskarżonego, wskazując w mowie obrończej, że Troks spiesząc się do kolejki grójeckiej wyskoczył z tramwaju przed przystankiem i nieumiejętnie przechodził przez jezdnię i przez to sam spowodował wypadek, natomiast Karwowski w niczem nie przekroczył obowiązujących przepisów. Po mowie obrońcy oskarżyciel publiczny zrzekł się oskarżenia i Sąd wydał wyrok uniewinniający. Ponieważ ani oskarżyciel publiczny, ani też oskarżyciel posiłkowy nie zapowiedzieli apelacji, wyrok stał się prawomocny. Po wypadku Karwowskiemu odebrano prawo do jazdy i dopiero teraz, dzięki uniewinnieniu będzie mógł je odzyskać. Trzeba nadmienić, że poszkodowany w kilka dni po wypadku zmarł.

Sprawa nie wesoła ale ciekawa

Kolega Wilczek **był zatrudniony w firmie** „Oleo", której dyrektorem jest dawniejszy agent p. Czarnecki.

Ponieważ kol. Wilczek znał pana Czarneckiego od dosyć dawna, więc temu panu było nie wygodnie i starał się wszelkiemi siłami, aby kol. Wilczkowi tak „uprzyjemnić" pracę, żeby sam odszedł. Nie odniosło to jednak pożądanego dla p. Czarneckiego skutku.

Jednak kto chce „psa kijem uderzyć, to i kij zawsze znajdzie". Tak i pan Czarnecki również postarał się o to.

Pan Czarnecki nie opłacał jednak wkładek do Funduszu Bezrobocia, i zwolnienie kol. Wilczka równało się temu, co skazanie kogoś na śmierć głodową.

Zwracano się do niego, aby sprawę uregulował z Funduszem Bezrobocia. Kol. Wilczek spotkał się jednak ze stanowczą odmową. A gdy kol. Wilczek powiedział, że zwróci się w obronie swych słusznych praw do Związku, pan „też dyrektor" powiedział, że „jeśli Związek chce jemu coś zrobić, to musi prędzej wstać". Tymczasem myśmy prędzej nie wstali, ale sprawę skierowali do Funduszu Bezwiązku meldowania pracowników i płacenia wkładek na bezrobocie. Przy tem nie obeszło się bez nałożenia na p. „dyrektora" odpowiedniej dość wysokiej grzywny. Kolega Wilczek zdobył dla siebie zasiłek na bezrobocie, przynajmniej na 13 tygodni dzięki Związkowi. M. W. M.

Naprawa drogi Podlesie-Kostuchna G. Śl.

Wydział Powiatowy z Pszczyny donosi, że z powodu remontu zostanie droga Podlesie — Kostuchna zamknięta dla ruchu kołowego na czas od 9. 5. do 15. 6. 1932 r.

Objazd dla samochodów i wozów ładowanych przez Mikołów, dla wozów próżnych — drogą polną przez Kostuchnę.

Naprawa dróg w powiecie Lublinieckim

Wydział Powiatowy w Lublińcu komunikuje, że projektuje w roku bieżącym remont następujących dróg:

Sośnica—Kalety od klm. 0,0—0,6 brak objazdu
Sośnica—Kalety od klm. 4,4—4,6 brak objazdu
Koszęcin—Brusiek od klm. 0,0—1,10 brak objazdu
Lubliniec - Glinica od klm. 3,4 - 4,4 objazd przez Kochcice
Lubliniec-Herby Śl. od klm. 16,500—17,241 brak objazdu
Lubliniec—Pawonków od klm. 6,50—7,500 brak objazdu
Kochanowice—Pawonków od klm. 8,4—9,500 objazd przez Lisowice—Lubliniec—Lubecko
Lig. Woźnicka—Woźniki od klm. 6,0—8,20 objazd przez Piasek—Sośnicę

Przy robotach gdzie brak objazdu twardego, samochody będą puszczone przez budowę, zaś furmanki ruchu miejscowego będą kierowane drogami gruntowemi.

Czas robót tutejszy Urząd będzie mógł podać dopiero po otrzymaniu od Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego pisma o wysokości subwencji i okresach wypłat.

Zebrania Zw. Automobilistów

odbędą się

3 czerwca w Siemianowicach, Prochota
6 czerwca w Król. Hucie, Erkel
7 czerwca w Rybniku, Kaczmarczyk.

DEUTSCHER TEIL

Der nächste Kongress des Internationalen Vereins der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen

Der Kongress des Internationalen Vereins der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen wird vom 26. Juni bis 4. Juli d. J. im Haag stattfinden.

Auf der Tagesordnung stehen folgende Punkte:

1. Wirtschaftlicher Betrieb eines Strassenbahnnetzes.
2. Vergleich der verschiedenen Fahrgelderhebungssysteme.
3. Antriebs- u. Stromrückgewinnungsmotoren.
4. Bau von eisernen Wagen.
5. Verkehrsproblem in sehr überfüllten Stadtteilen grosser Städte.
6. Fahrdrahtbus-Betrieb.
7. Die Schwebebahn im Wuppertal.
8. Vergleich der verschiedenen Bremssysteme.
9. Wirtschaftliche Fahrpläne für Strassenbahnen u. Autobuslinien auf Streckenabschnitten mit sehr dichtem Verkehr.
10. Abschaffung des Lärms der zweiachsigen Wagen mit grossem Achsstand in den Kurven.
11. Vergleich des allgemeinen Verkehrs, Kleinbahnen, Strassenbahnen, Autobusse, Schiene und Strasse.
12. An Schienen- und Strassenfahrzeugen angewandte Verbesserungen (Traktion und rollendes Material).
13. Die Zugspitzbahn.
14. Verwendung des Dieselmotors zur Beförderung.
15. An Automobilkarosserien des allgemeinen städtischen und Ueberlandverkehrs angewandte Verbesserungen.
16. Erfahrungen in der Abfederung, Bewehrung u. des Fahrwiderstandes der Fahrzeuge des allgemeinen Verkehrs (Messapparate und Methoden, erzielte Ergebnisse).
17. Die Kleinbahnen und Hauptbahnen in ihren Beziehungen zum Ueberlandverkehr.
18. Verfahren zur Bekämpfung der Riffelbildung.

Aus dieser Tagesordnung kann man ersehen, dass der Kongress verschiedene neue Punkte behandeln wird, die nicht nur für die Unternehmen, sondern auch für das bei den Strassenbahn-, Omnibus und Kleinbahnunternehmen beschäftigte Personal von Interesse sind.

Das schweizerische Bundesgesetz über den Automobil- u. Fahrradverkehr

Die heissumstrittene Vorlage eines Bundesgesetzes über den Automobil- u. Fahrradverkehr ist nun am 11. März 1932 mit 106 gegen 10 Stimmen vom schweizerischen Nationalrat und Ende März auch vom Ständerat angenommen worden. Damit werden die Konkordatsvorschriften, die bisher in den einzelnen Kantonen galten, hinfällig. Der Bundesrat kann allerdings erst nach Ablauf der Referendumsfrist (14. Juni) bestimmen, wann das Gesetz in Kraft tritt.

Wie bekannt, haben die schweizerischen Chauffeure eine Reihe von Protestkundgebungen veranstaltet, weil sich der Nationalrat geweigert hatte, über die Arbeitszeitbestimmungen im Artikel 17 der Vorlage zu beraten. Eine damals eingesetzte besondere Kommission hat dann ein Kompromiss vorgeschlagen, dem die sozialdemokratischen Vertreter im Parlament zustimmen konnten. Im jetzigen Gesetz ist nun der Erlass eines diesbezüglichen Bundesgesetzes vorgesehen; bis dahin soll aber durch einen besonderen Bundesratsbeschluss den Berufskraftwagenlenkern eine angemessene Ruhezeit gesishert und „für die Motorfahrzeugführer der gewerbsmässigen Personentransportunternehmungen sowie für die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, den Betriebsverhältnissen angepasste Bestimmungen über Arbeits- und Präsenzzeit“ aufgestellt werden. Zur Kontrolle der diesbezüglichen Vorschriften und zur Wahrung der Nachtruhe „kann der Bundesrat durch Verordnung für schwere Motorwagen zum Gütertransport ein Nachtfahrverbot einführen“. Soweit im wesentlichen der jetzige Artikel 17 des Gesetzes. Es bleibt nun abzuwarten, ob es gelingen wird, in die noch zu erlassenden besonderen Vorschriften die Einzelheiten über die Arbeitsregelung hineinzubringen, welche die Chauffeure gesetzlich verankert haben wollen.

Im nachstehenden seien noch einige Bestimmungen des Gesetzes besprochen, die für die Kraftfahrer von Interesse sind.

Ueber die Strassenzeichengebung heisst es lediglich, dass die Strassen mit den vom Bundesrat zu bestimmenden einheitlichen Signalen zu versehen sind. Reklamen auf oder ausserhalb der Strasse dürfen nur angebracht werden, wenn dadurch die Sicherheit des Strassenverkehrs nicht gefährdet wird. Die Formen der Zeichen dürfen nur zur Strassenzeichengebung verwendet werden. Bei Reklamen sind alle Zeichenfarben verboten, die eine Verwechslung

mit den Verkehrsschildern hervorrufen könnten.

Die Ausstellung der Ausweispapiere für den Wagen erfolgt durch den Kanton, wo das Fahrzeug seinen Stand hat, die der Führerscheine durch den Kanton, wo der Bewerber wohnt. Die Ausweise sind jährlich zu erneuern.

Der Fahrzeugausweis wird erst nach einer amtlichen sacfverständigen Prüfung und nach Abschluss einer Haftpflichtversicherung ausgehändigt.

Der Führerschein wird ausgestellt, nachdem der Bewerber durch eine Prüfung nachgewiesen hat, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit fahren kann und die Verkehrsvorschriften kennt. Er wird versagt: Personen unter 18 Jahren, solchen, die nicht urteilsfähig oder durch körperliches oder geistiges Gebrechen an der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert sind, die dem Trunk ergeben sind und schliesslich solchen, die aus andern, von der Ausstellungsbehörde zu prüfenden Gründen, als ungeeignet erscheinen. Ist der Führerschein zwei Jahre nach Ablauf nicht erneuert worden, so ist eine neue Prüfung abzulegen. Eine solche kann auch jederzeit, wenn Bedenken über die Fahrtüchtigkeit eines Führers bestehen, angeordnet werden.

Ein besonderer Führerschein wird bei gewerbsmässigen Personentransporten und für schwere Kraftwagen, die regelmässig oder gelegentlich zum Personen- oder Gütertransport verwendet werden, ausgestellt. Führer solcher schweren Kraftwagen müssen eine besondere Prüfung ablegen und das 22. Lebensjahr zurückgelegt haben.

Entzug der Ausweise erfolgt, wenn das Fahrzeug den Vorschriften nicht mehr entspricht oder die Versicherung erlischt; ferner wenn im Falle des Führers Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden oder eintreten, wenn er in verkehrsgefährdender Weise Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat. Der Führerschein wird auf mindestens einen Monat entzogen, wenn der Führer in angetrunkenem Zustand ein Fahrzeug geführt hat, und auf mindestens ein Jahr, wenn er in diesem Zustand einen schweren Unfall verursacht hat.

Hinsichtlich der Ausbildung ist bestimmt, dass der Lernende von einer Person begleitet sein muss, die im Besitze eines Führerscheins ist und die Verantwortung trägt. Der Lernende hat sich einen Lernfahrausweis bei der betreffenden Behörde seines Wohnsitzkantons zu beschaffen.

Vorschriften über Kontrollschilder und Ausweise ausländischer Kraftfahrzeuge und -führer werden vom Bundesrat noch aufgestellt.

Der zweite Teil des Gesetzes befasst sich nur mit den Verkehrsvorschriften. Ausser dem bereits eingangs erwähnten Artikel 17 über die Betriebssicherheit, wonach der Führer die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Uebermüdung oder einen andern Zustand, der ihn in der Beherrschung des Fahrzeugs behindert, gefährden darf, enthalten die übrigen Artikel im wesentlichen noch folgende Vorschriften: Die Weisungen und Anordnungen der Verkehrspolizei, die auch von den Verkehrsregeln abweichende Anordnungen treffen kann, hat der Kraftfahrer zu befolgen. Vorschriften über die Zeichengebung der Verkehrspolizei und der Kraftfahrer erlässt der Bundesrat. Das Kraftfahrzeug muss vom Beginn der Dämmerung an und bei dichtem Nebel vorn und hinten mit Lichtern versehen sein, ausser wenn es im Bereich der Strassenbeleuchtung oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillsteht. Beim Transport von Langholz oder andern, das Fahrzeug überhängenden Gegenständen ist das Ende der Ladung bei Tag und bei Nacht besonders deutlich zu kennzeichnen. Ferner ist eine Warnvorrichtung vorgeschrieben, die, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, zu betätigen ist. Der Führer hat auch dafür zu sorgen, das kein übermässiger Lärm, Rauch oder Geruch entsteht. Die Schalldämpfungsvorrichtung ist so anzubrinlen, dass ihre Wirkung vom Führer nicht beeinträchtigt werden kann. Für die Fahrzeuge ist ferner Luftbereifung vorgeschrieben. Das Höchstgewicht eines beladenen Wagens darf elf Tonnen nicht übersteigen. In den beiden letzteren Fällen sind Ausnahmen zulässig. Ein Kraftwagen darf höchstens 2,20 m, einschliesslich Last, breit sein. Für bestimmte Strecken kann eine Ladebreite bis zu 2,40 m zugelassen werden. Der Führer muss sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen. Er hat namentlich in Ortschaften, bei Bahnübergängen und auch sonst überall da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung, Belästigung des Publikums, Erschrecken des Viehes oder Unfällen bieten könnte, den Lauf zu mässigen oder nötigenfalls anzuhalten. Beim Kreuzen und Ueberholen hat er einen angemessenen Abstand einzuhalten. Fahrzeuge, mit denen mehr als 20 km in der Stunde gefahren werden kann, sind mit einem Geschwindigkeitsanzeiger zu versehen. Für Lastkraftwagen werden auf dem Verordnungswege Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt. Es können aber auch für andere Kraftfahrzeuge Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeit erlassen werden. Ueber das Ausweichen u. Ueberholen ist bestimmt: Der Führer hat rechts zu fahren, nach rechts auszuweichen und links zu überholen. Strassenbiegungen nach rechts sind kurz, solche nach links weit zu nehmen, Ueberholen ist verboten an Strassenkreuzungen, Bahnübergangen und an unübersichtlichen Stellen, besonders an Strassenbiegungen. Dem sich ankündigenden, schneller fahrenden Fahrzeug ist vom Führer des langsamer fahrenden durch Ausweichen nach rechts ddie Strasse zum Ueberholen freizugeben. Beim Ueberholen ist auf die übrigen Strassenbenützer Rücksicht zu nehmen. Als letzte Vorschrift von Bedeutung für die Kraftfahrer sei noch angeführt, dass der Führer bei Strassengabelungen und -kreuzungen die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs zu mässigen und einem gleichzeitig von rechts kommenden Kraftfahrzeug den Vorrang zu lassen hat. Auf bestimmten, als Hauptstrassen gekennzeichneten Strassen hat das auf der Hauptstrasse verkehrende Kraftfahrzeug den Vorrang, das aus der Nebenstrasse kommende Fahrzeug hat die Geschwindigkeit herabzusetzen.

Ein bedauerlicher, aber lehrreicher Autounfall

Am 4. Februar abends, ereignete sich auf der Chaussee Berlin—Rathenow ein folgenschweres Autounglück. Ein mit Berliner Staatsanwälten und Richtern besetzter Wagen überschlug sich und wurde vollkommen zertrümmert. Dabei fand der 32 Jahre alte Staatsanwaltschaftsrat Dr. Lettner, der bei der Staatsanwaltschaft in Moabit die Verkehrs-

vergehen bearbeitet, den Tod. Die anderen Insassen des Wagens, die Amtsgerichtsräte Förster und Kronheim, Staatsanwalt Wolf, Oberamtsanwalt Brehm und Polizeihauptwachtmeister Wengler wurden mehr oder minder schwer verletzt.

In letzter Zeit war man dazu übergegangen, die Richter und Staatsanwälte, die mit Verkehrsvergehen zu tun haben, im Autofahren auszubilden, damit sie aus praktischer Erfahrung zu einer objektiven Rechtsprechung in dieser schwierigen terie befähigt werden. Zu diesem Zweck erhielten sie von dem Polizeiinstitut für Technik und Verkehr einen Wagen und einen Fahrlehrer zur Verfügung gestellt. In dem vorliegenden Fall war den Richtern und Staatsanwälten als Fachlehrer der Hauptwachtmeister Wengler zugeteilt worden. Seine Schüler hatten die Fahrprüfung schon sämtlich bestanden und waren teils schon längere Zeit im Besitz der Führerscheine. Unterwegs wurde, damit alle Beteiligten praktisch bei einer Ueberlandfahrt üben konnten, mehrfach der Fahrer gewechselt. Auf der Strecke zwischen Rathenow und Friesack, unweit von dem Gute Stechow, führte Oberamtswalt Brehm, Dezernent für Verkehrsprozesssachen bei der Staatsanwaltschaft I, das Steuer. Er schlug ein ziemlich scharfes Tempo ein und plötzlich geriet der Wagen auf den Sommerweg. Als Brehm versuchte, ihn wieder auf die Strasse herüberzureissen, kam der Wagen ins Schleudern, überschlug sich mehrmals und blieb schliesslich an einem Baum hängen.

Interessant ist nun, in der Tagespresse zu lesen, wie man in diesem Falle bemüht ist, sofort die Unschuld des Fahrers festzustellen. So schreibt die „Berliner Morgenpost":

„Gegen den Oberamtsanwalt Brehm musste vom Oberstaatsanwalt Tetzlaff in Potzdam nach den gesetzlichen Bestimmungen ein Verfahren wegen fahrlässiger Tötung eingeleitet werden. Schon jetzt kann man aber sagen, dass es zur Einstellung dieses Verfahrens kommen wird. Oberstaatsanwalt und Gutachter sind der Meinung, dass eine strafrechtlich erhebliche Fahrlässigkeit auf seiten des Oberamtsanwalts Brehm nicht vorliegt, sondern dass es sich um eine Verkettung unglücklicher Umstände handelt. Die zivilrechtliche Seite der Haftung liegt so: der Wagen gehört zwar der Polizei, es können aber Ansprüche gegen sie nicht erhoben werden, weil die Polizei ihre Wagen nur zu Uebungszwecken fremden Behörden überlässt, wenn auf Haftung ausdrücklich verzichtet wird. Anscheinend sind die Verkehrsrichter und Staatsanwälte nicht selbst versichert. Eine Inanspruchnahme des Fahrzeugführers Oberamtsanwalt Brehm kommt auch kaum in Betracht, so dass jeder seinen Schaden selbst tragen muss". Und weiter heisst es:

„Der Generalstaatsanwalt muss einen neuen Staatsanwalt zum 1. Verkehrsdezernenten ernennen. Es ist aber auch fraglich, ob die übrigen Unfallbeteiligten weiter Autosachen bearbeiten wollen. Es wäre psychologisch durchaus erklärlich, wenn sie jetzt nach dem furchtbaren Schock sich zunächst lieber der Bearbeitung anderer Strafsachen widmem wollen. Ausserdem kommen sie in die peinliche Lage, sich immer bei jeder Anklage und bei jedem Termin entgegenhalten lassen müssen: „Herr Staatsanwalt, Sie wissen ja selbst am besten, wie ohne Verschulden eines Beteiligten ein Autounfall entstehen kann. Ich muss daher freigesprochen werden..."

Bei anderen Autounfällen, speziell wenn es sich um Berufskraftfahrer handelt, liest man solche freisprechenden Betrachtungen nicht. So bedauerlich dieser Unfall wegen seines tragischen Ausganges ist, war er eigentlich doch für die Herren, die täglich wegen Verkehrsunfälle und -vergehen über andere Kraftfahrer zu Gericht sitzen, die beste Belehrung, die sie für ihre Amtshandlungen erhalten konnten. Es wäre deshalb für alle Kraftfahrer bedauerlich, wenn sie solche erfahrenen Staatsanwälte und Richter für die Zukunft entbehren sollten. — Neue Gerichtsherren müssten sich zweifellos wieder erst alle die Erfahrungen in der Fahrpraxis aneignen, die die Verunglückten bereits selbst erschöpfend gelernt haben. Wir sind sogar der Meinung, dass die im Unglück erprobten Herren die Fragen der Sorgfaltspflicht und der Fahrlässigkeit der Fahrer bei späteren Unfällen jetzt leichter als bisher mit der Verkettung unglücklicher Umstände in Verbindung bringen können, so, dass aus ihren nun folgenden Urteilen alle Richter bis zum Reichsgericht hinauf noch lernen könnten. Bekanntlich muss man immer erst selbst praktische Erfahrung gesammelt haben, ehe man über andere sorgfältig urteilen will.

Aber eine andere Frage möge dieser Unfall den Richtern und Staatsanwälten noch lehren. Für den Berufskraftfahrer tauchen vor Gericht Fragen auf, die da nur von dessen geübten Fachvertretern genügend klargelegt werden können. Von vielen Gerichten sind diese Fachvertreter bereits seit vielen Jahren anerkannt und zugelassen, wogegen sich aber andere bisher sonderbarerweise gesträubt haben. Vielleicht haben die Herren Richter und Staatsanwälte jetzt auch durch den Unfall erfahren, dass die Tätigkeit des Fahrers auf schlechter oder glatter Chausse mit Sommerwegen sowie bei allen Witterungsverhältnissen und Fährnissen eine sehr mannigfaltige ist. Rechnet man beim Berufskraftfahrer die oft überaus lange Arbeitszeit und die Besondernisse seines Arbeitsverhältnisses hinzu, so erkennt jeder Laie die besonderen Fragen, die hier bei Unfällen eine Rolle mitspielen. Auch die verunglückten Verkehrsrichter dürften das jetzt erkennen. Deshalb wünschen wir ihnen sowie dem Hauptwachtmeister Wengler eine recht baldige Genesung, damit sie recht bald wieder auf ihre Posten zurückkehren.

Kein Rückgang im Weltkraftverkehr

Eine kürzliche Untersuchung über den Bestand an Kraftfahrzeugen in allen Ländern der Welt, die in den Vereinigten Staaten von Amerika vorgenommen wurde, hat das bemerkenswerte Ergebnis gebracht, dass der Weltkraftverkehr im grossen und ganzen so gut wie gar keinen Rückgang im letzten Jahre zu verzeichnen gehabt hat. Das ist um so interessanter, als es je kaum ein Wirtschaftsgebiet gibt, das nicht von der Weltwirtschaftskrise stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

Sehen wir nun die ermittelten Zahlen an, so stehen 35,7 Millionen Kraftwagen insgesamt im Januar 1932 rund 35,8 Millionen zur gleichen Zeit des vorhergehenden Jahres gegenüber. Es ergibt sich daraus somit der nur verschwindend geringe Rückgang von 0,3 Prozent. Bei Motorrädern allerdings ist eine stärkere Verminderung, und zwar von 2,8 Mililonen auf 2,6 Millionen nachzuweisen gewesen.

Aber auch das ist noch keine Verminderung, wie sie eigentlich in Anbetracht der scharfen Wirtschaftskrise zu erwarten gewesen wäre. Beim Vergleich des Umfanges der Kraftfahrzeugparks der einzelnen Erdteile lässt sich erkennen, dass Amerika mit 22,6 Millionen Kraftwagen gegen 23,2 Millionen im vergangenen Jahre noch mit weitem Abstande vor allen anderen Ländern führt. Denn den nächstgrössten Kraftfahrzeugpark besitzt Europa mit 3,95 Millionen Personenwagen gegen 3,77 Millionen im vergangenen Jahr, und in allen übrigen Ländern zusammen waren im Januar des laufenden Jahres nur rund 2,87 Millionen Kraftwagen in Betrieb gegen 3 Millionen zur gleichen Zeit im Vorjahre. Bei weitem nicht so gross ist der Unterschied des Bestandes an Lastkraftwagen in den genannten Gebieten. In den Vereinigten Staaten von Amerika wurden 3,3 Millionen gezählt gegenüber 1,4 Millionen in allen europäischen Ländern, während der Bestand in allen übrigen Erdteilen sich nur auf 746 000 beläuft. Omnibusse und Krafträder dagegen laufen in Europa in weit grösserer Anzahl als in Amerika.

Henry Ford kurbelt an

Henry Ford erklärte in Detroit, dass er sein mögliches tun werde, und, falls es notwendig sein sollte, alles riskieren werde, um die Wirtschaft anzukurbeln. Er habe bereits die Anschaffung von Materialien zur Durchführung des grösstmöglichen Produktionsprogramms von 1½ Millionen Wagen im Jahre eingeleitet.

Seiner Schätzung nach sieht das diesjährige Programm allein für die Unternehmen in Detroit und Michigan für Rohstoffe. Fertigfabrikate, Arbeitslöhne usw. Ausgaben in Höhe von 300 Millionen Dollar vor. Im ganzen Lande sind für diese Position monatlich 52 Millionen Dollar vorgesehen. Die Herstellung der neuen Modelle werde wahrscheinlich schon in der nächsten Woche beginnen, und dann voraussichtlich in kürzester Zeit auf 5000 bis 6000 Wagen täglich gesteigert werden. Hierzu sei die Beschäftigung von 100 000 Arbeitern zu einem Tagesmindestlohn von 6 Dollar und mehr notwendig.

Die 5 500 Material-Lieferfirmen würden weitere 300 000 Arbeiter beschäftigen. Ausser dem in den eigenen Werken der Ford-Motor-Co. hergestellten Stahl im Werte von 16½ Millionen Dollar würde die Gesellschaft Stahl im Werte von 47 Millionen Dollar am freien Markte kaufen; Karosserien im Werte von 60 Millionen Dollar würden in eigenen Werken fabriziert werden, daneben würden für 140 Millionen Dollar Karosserien am freien Markte beschaft werden.

Automobileinfuhr in Polen

Einer Statistik der Vereinigung der polnischen Automobilhändler zufolge betrug der Wert der nach Polen importierten Automobile und Automobilbestandteile in Millionen Złotys wie folgt: Personenautos: 1927 27‘6, 1928 41‘4, 1929 24‘6, 1930 12‘3, 1931 3; Motocycles: 1927 1‘8, 1926 3‘7, 1929 5‘8, 1930 6‘1, 1931 3‘7; Automobilbestandteile und Untergestelle: 1927 18‘1, 1928 35,5 1929 40‘1, 1930 27‘1, 1931 12‘7; Lastautos: 192 72‘8, 1928 6, 1929 6‘2, 1930 3‘5, 1931 2‘2. Wie aus diesen Zahlen hervorgeht, fand im Jahre 1928 die grösste Einfuhr statt, seitdem ging der Import infolge der auch in Polen fühlbaren wirtschaftlichen Krise stetig zurück. Den einzelnen Herkunftsländern nach entfielen im Jahre 1930 von Personenautos auf die Tschechoslovakei 25‘6, auf Dänemark, beziehungsweise auf die dort befindlichen amerikanischen Fabriken und Montageanstalten 23, auf Deutschland 12,6, auf Frankreich 11‘3, auf Italien 11‘3, — auf Oesterreich 10‘7 und auf den direkten Import aus der nordamerikanischen Union 3‘8 Prozent der diesbezüglichen Gesamteinfuhr. In Motocycles überwog die Einfuhr aus England, in Lastautos jene von Deutschland. Seit vorigem Jahre hat bekanntlich die Militärverwaltung in Warschau eine Autofabrik eingerichtet und baut daselbst Kraftfahrzeuge nach den Patenten der Saurerwerke, mit denen sie ein Abkommen abgeschlossen hat.

Stellen-Nachweis

Wie bekannt, besteht bei unserem Verbande ein amtlich anerkannter Stellennachweis für Chauffeure. Trotzdem können viele unserer Arbeitslosen keine Stellung erhalten, weil die freien Stellen bei uns sehr selten gemeldet werden. Es ist Pflicht eines jeden Kollegen, alle bekanntwerdenden freien Stellen unverzüglich bei unserem Arbeitsnachweis zu melden.

In nächster Zeit führt der amtliche Arbeitsnachweis auf unsere Veranlassung strenge Kontrollen durch, und jeder Chauffeur, der ohne die Genehmigung des Arbeitsnachweises eine Stellung angenommen hat, soll entlassen werden. Ausserdem wird der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer bestraft.

Benzin-Lagerung

Die städtische Polizei in Katowice führt Kontrollen durch, ob in Garagen und anderen Räumen Benzin, Benzol und Oel vorschriftsmässig gelagert ist. Die Kollegen werden im eigenen Interesse ersucht, dafür zu sorgen, dass Beanstandungen nicht vorkommen, um Strafmandate zu vermeiden.

Falls eine vorschriftsmässige Anlage für Benzin-Aufbewahrung nicht vorhanden ist, sollte nur literweise bei der Benzinstation getankt werden, da die fassweise Lagerung von Benzin und Benzol in diesem Falle strafbar ist.

Herzliche Glückwünsche

Im Monat Juni haben nachstehende Kollegen Geburtstag, wozu wir herzlichst gratulieren:

Kretschmer Alojzy 1. — Hanussek Franz 2. — Feld Brunon 3. — Massek Norbert 5. — Pander Hubert 6. — Sieja Josef 6. — Reiman Robert 7. — Skudlik Alojzy 9. — Pilar Jan 10. — Stokfisz Alojzy 11. — Morawiec Alojzy 12. — Sowa Konrad 12. — Raszka Teofil 12. — Miü Antoni 13. — Geisler Jan 15. — Bartoszek Franz 16. — Klose Jan 17. — Keintoch Oswald 17. — Galwas Edmund 18. — Balura Alojzy 18. — Kutscha Paweł 21. — Kaintoch Leon 23. — Ledik Paweł 23. — Mazur Paweł 25. — Koscielny Wilhelm 26. — Hase Paweł 28. — Horn Roman 28. — Kuna Paweł 29. — Fusoń Henryk 30.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)



ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	2. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Fr. Piller, ul. Celesty
Drohobycz	St. Sandheim, ulica Żupna 31		
Gniezno	Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3		
Grodno	Z. Z. T., Mieszczańska 2		
Kalisz	Z. Z. T. Marjanska 2		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Grand — Restauracja ul. Kościuszki
Koło	Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5		
Kołomyja	Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2		
Konin	Br. Lewandowski, ulica Wolna 6		
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4		
Królewska Huta	Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1 poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja róg ul Katowicka Sławowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 7		
Łomża	Z. Z. A., ulica Krótka 1		
Łódź	Okręg. Sekretarjat Z. Z. T , ul. Sienkiewicza 28	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Sienkiewicza 28
Łuck	Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związkowa		
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Nowogródek	Z. Z. A., Sieniezycka 24		
Ostrów Pomorski	Z. Z. A., Staszyca 2		
Poznań	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Plac Dąbrowskiego 42		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	2. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Kolejarzy Z. Z. K ulica Piłsudskiego 2.
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T, Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15. każdego mies	na piśmie

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow Al. Adamczyk, Katowice.
Druk: „Drukarnia Ludowa", Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, Katowice, Teatralna 12